

Tóth Sándor

Magánvasutak Magyarországon

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút rövid története

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GySEV) jelenleg nagyjából Magyarországon, kisebb részt Ausztria területén fekvő és működő közforgalmú közlekedési vállalat, amely vasúti árusfuvarozási és személyszállítási feladatokat lát el, de más kiegészítő, valamint egyéb tevékenységet is végez.

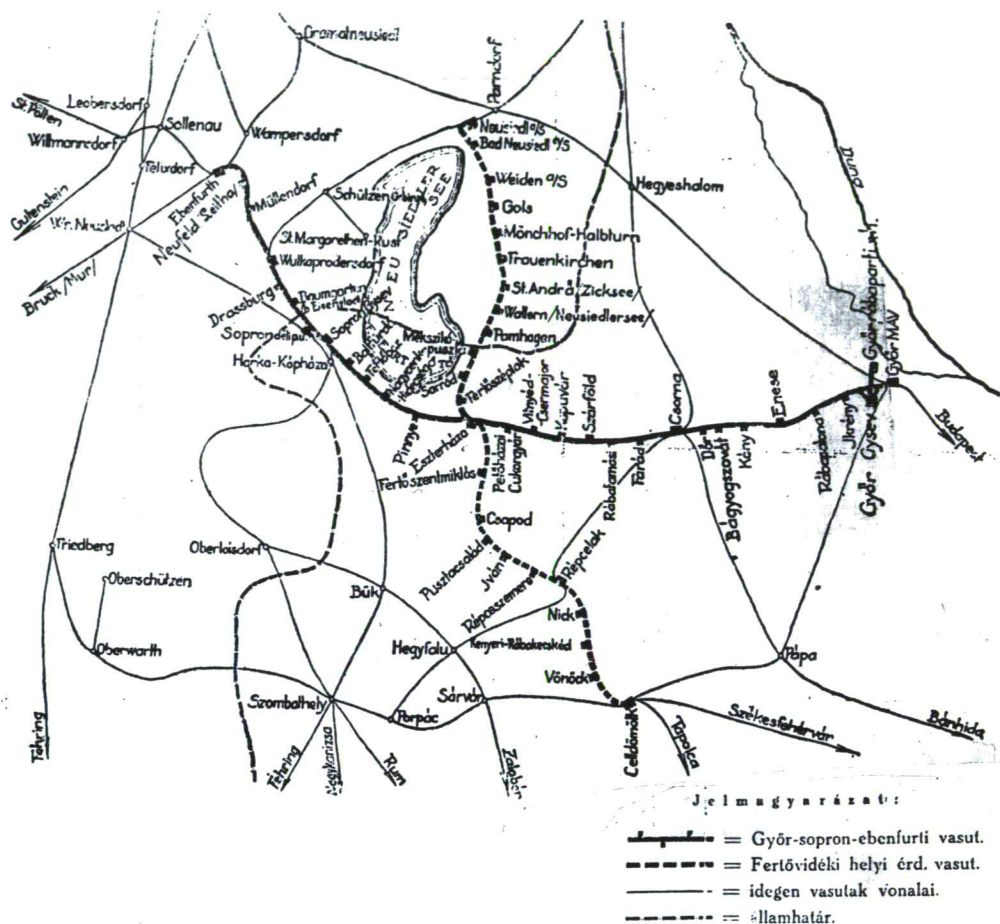
Egy évvel Magyarország első gőzüzemű vasútvonalának¹ megnyitása után 1847. augusztus 20-án ünnepélyesen átadták a forgalomnak a Sopront Bécsújhellyel² [Wiener Neustadt] összekötő Sopron–Bécsújhelyi Vasutat³. Ezzel Sopron városa vasúti kapcsolatba került az osztrák fővárossal, Béccsel. Az 1848/49. évi szabadságharc és az azt követő politikai események Magyarország második gőzüzemű vasútvonalának az Adria felé tervezett továbbépítését⁴ megakadályozták; a vasútvonal Nagykanizsáig történő továbbvezetéséig⁵ (1865. szeptember 1.) csak helyi jelentőségű szárnyvonal maradt.

Az észak–dél irányú vasúti összeköttetés mellett Sopron kelet–nyugati vasúti kapcsolatának kérdése is napirenden volt. A Bécs–Győri Vasút 1838-ban közzétett Győrt és Sopront összekötő lóvasúti szárnyvonal-tervezetét alapul véve, 1864-ben két vállalkozó⁶ előmunkálati engedélyt kapott Sopronból (jobban mondva az épülőfélben lévő Sopron–Nagykanizsa vasútvonal Sopron melletti Nagycenk állomásából) kiinduló és Győrbe vezető vasút építésére.

1870-ben újabb, Győrt és Sopront összekötő vasútterv látott nyomtatott alakban napvilágot „Emlékirat a Győrből Ebenfurton át Szt. Pöltenig és Ebenfurttól Bécsig terjedő vasútvonalak építése tárgyában” címmel. A vasút célja „a magyarországi gabona egyik legelső rakhelyét t. i. Győrt, a forgalmi akadályt előidéző Bécs mellőzésével, legrövidebb úton nyugattal összekötni”.

Az ország az 1867. évi kiegyezéssel konszolidáló gazdasági és politikai helyzete a külföldi tőke érdeklődését is felkeltette a magyarországi beruházások iránt. A külföld szabad tőkéjének ideális elhelyezését és kamatoztatását vasútvonalak építésében látta. 1870-ben kettő előmunkálati engedélyt kértek és adtak ki⁷; az egyik mögött már külföldi tőke állt⁸. 1871-ben pedig újabb érdekcsoport⁹ kapott a Győr–Sopron–Ebenfurt vonalra előmunkálati engedélyt.

1872-ben Sopron kelet–nyugat és észak–dél irányú vasútépítési tervei már ténylegesen megvalósulni látszottak. 1872. október 15-én a király két érdekcsoport számára szentesített aláírásával egy-egy törvénycikkben adott ki vasútépítési engedélyt. A XXIX. törvénycikk a Soprontól a Fertő tó nyugati partján északra, Pozsonyon át Zsolnára vezető „Sopron–pozsonylundenburg–vágvölgyi elsőrendű mozdonyvasút kiépítéséről” rendelkezett. A másik, a XXVII. törvénycikk, a Majna-menti frankfurti illetőségű Erlanger-bankház által megvásárolt 1870. évi egyik Sopron–Győr közötti előmunkálati engedély alapján kidolgozott tervre adta meg a „Győrtől Csornán, Czenken, Sopronon át Ebenfurth mellett az országhatárig vezető mozdonyvasút építésére” az engedélyt¹⁰. (Wilhelm Frankfurter német vállalkozó pénzhány miatt volt kénytelen az 1870. október 27-én kapott előmunkálati engedélyt, valamint ennek alapján készített terveit, felmérési eredményeit és kész rajzait báró Erlanger Viktornak eladni. Erlanger mintegy ellenszolgáltatásként 1872. február 22-án megbízta őt a vasút építésével.) A törvény



A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút a csatlakozó vonalakkal

egyben felhatalmazta Erlangert, az engedélyest arra, hogy a vasútépítés finanszírozására részvénytársaságot alapítson.

Mindkét tervet az 1873 tavaszán bekövetkező pénz- és hitelválság válság alapjaiban rendítette meg. A Sopronból észak felé építendő vasútvonal tervét elejtették¹¹, ill. egy része (Pozsonytól északra) Vágvölgyi Vasútként valósult meg.

Az Erlanger-féle győr-sopron-ebenfurti vonal megépítése több éven át vajúdott. A „börzsekrach” hatására az Erlanger-bankház kénytelen volt az 1873. február 2-án megadott végleges építési engedély alapján az 1873. március 12-én megkezdett munkálatokat leállítani¹², az anyag- és járműmegrendeléseket visszamondani.

A felmerült nehézségek miatt az 1874. évi XXX. törvénycikkkel (1874. július 20.) az eredeti engedély szigorú kikötéseit és előírásait módosították, enyhítették¹³. A törvény az eredeti befejezési határidőt (1875. április 15.) félévvel meghosszabította (1875. október 15.).

Hogy a vasútépítéshez összegyűlt anyag és az olasz munkások által elvégzett jelentős mennyiségű földmunka ne vesszen kárba, azaz, hogy a bankház befektetett tőkéjét megmentse, Erlanger élt az 1872. évi törvényben számára megadott jogával és engedélyesi jogait és kötelességeit az 1875. február 1-jén Budapesten létrehozott „*Győr-sopron-ebenfurti vasút*” részvénytársaságra ruházta át, melynek első elnöke Zichy Ferraris Viktor gróf lett¹⁴.

Az anyagi háttér biztosítása után a vasútépítési munkák új építésvezető – 1875. április 15-től a württembergi származású Berger Gusztáv GySEV-főmérnök – irányítása mellett 1875 tavaszán indultak meg ismét. Az első, Győr és Sopron közötti 84,5 km-es, egyvágányú, szakasz ünnepélyes megnyitására¹⁵ „*számos szakferfiak és kiváló egyéb egyéniségek*”, köztük a közlekedési miniszter¹⁶ jelenlétében 1876. január 2-án, vasárnap került sor¹⁷; a személy-, poggyász- és gyorsáru, valamint teherforgalom a két város között egy nappal később indult meg^{18,19}.

A vasút ügyeinek közvetlen intézésére a GySEV 1875. december 27-én Győrben irodát nyitott²⁰.

A vasút a Győr és Sopron közötti szakasz megépítésével és üzembe helyezésével alapvető céljának még nem tudott eleget tenni. A vasútvonal Ausztria irányába történő továbbépítésének kérdése állandóan napirenden volt²¹. A Magyarország belsejéből Sopronba szállított árut (elsősorban gabonát) ugyanis közvetlenül nem, hanem csak a Déli Vasúton lehetett nyugat felé továbbfuvarozni.

A kiépítendő vonal mentén működő 1853-ban alapított cinfalvi [*ma Siegendorf*] és az 1849-ben alapított félszerfalvi [*ma Hirm*] cukorgyáraknak és az ebenfurti malomnak szintén alapvető érdeke fűződött a magyar gabonaexport nyugati központjával, Győrrel, a termékeny Rábaközze és nem utolsósorban a brennbergi szénbányákkal közvetlen vasúti kapcsolatba kerülni. Érdekeik biztosítása érdekében az Erlanger-bankház mellett komoly anyagi áldozatokra is hajlandók voltak, és jelentős mértékben hozzájárultak a vonal kiépítésének költségeihez. A Soprontól a határszélig vezető vonal építési munkái 1879. március 31-én indultak meg a hazai Wagner és Chatry cég



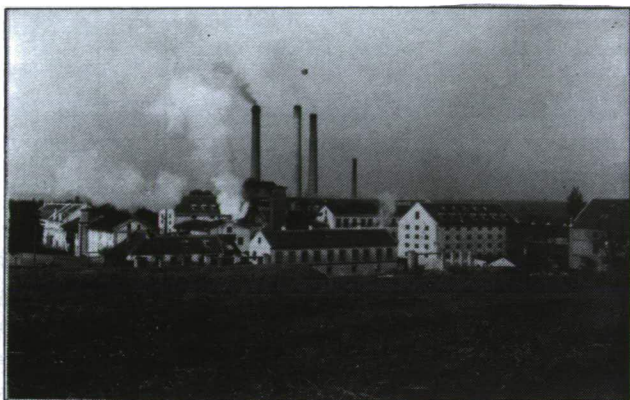
Erlanger Viktor báró, a GySEV létrehozója (Ország Világ, 1883)



Sopron GySEV-állomása a századforduló idején

kivitelezésében²². A vonal alépfélményi munkálatai javarészt még 1873/75-ban elkészültek, így a vasútépítés – dacára a tavaszi és nyári kedvezőtlen időjárásnak – gyorsan haladt.²³

A Soprontól Lajtaújfaluig kiépített egyvágányú 30,5 km hosszú és – a Győr–Sopron közötti fővonallal ellentétben – nehéz vonalvezetésű (szűk ívek, 9 ‰-es emelkedők) vonal megnyitására három nappal a pálya sikeres műtanrendőri bejárása után 1879. október 28-án került sor²⁴. Ettől a naptól kezdve a GySEV mozdonyjaival és kocsijaival legfeljebb 20 km/ó sebességgel (!) a Bécs–Pottendorf–Bécsújhelyi Vasút



A felsőszéplői cukorgyár 1930 körül

[Wien–Pottendorf–Wiener Neustädter Bahn, WPB] – tulajdonában lévő 2,3 km hosszú Lajtaújfalu–Ebenfurt vonalat használta²⁵. Ebenfurt állomáson közvetlen kapcsolatba került a pottendorfi vonallal. Ugyancsak a megnyitás napján adták át a vonal mentén fekvő két cukorgyárba vezető iparvágányt is (2 ill. 3,5 km)²⁶. E gyárak és a már üzemelő Győr–Sopron vonal mentén, Petőházán²⁷ ugyanebben az évben felépült harmadik cukorgyár 1879. évi őszi répaforgalmát már a GySEV bonyolította le. (Később, 1898. augusztus 1-jén Nagycenken felépült még egy cukorgyár is, amelynek szintén volt GySEV által kiszolgált iparvágánya.) 1879-ben a GySEV vonalán keresztül három cukorgyár, a lajtaújfalui közszenbánya és az ebenfurti gőzhengermalom került a GySEV számára jelentékeny állandó forgalmat hozó közvetlen vasúti kapcsolatba a nyugat-európai országokkal²⁸, ill. Budapesttel. A közvetlen bécsi összeköttetés következtében feleslegessé vált és megszűnt a Sopron–GySEV és Sopron–Déli Vasúti állomás közötti átmenet.

A megnyitás napjával vette kezdetét a 90 évre szóló működési engedély, azaz a vasút csak ennek letelte után (1969. október 28.) kerülhet állami tulajdonba, igaz ekkor már minden kártérítés nélkül.

A GySEV forgalma a részvénytársaság szerencsés tarifapolitikája következtében gyorsan nőtt. Az akkori időkre oly jellemző gazdaságtalan vegyesvonatok közlekedtetését megszüntették²⁹; azaz szétválasztották a személy- és a teherforgalmat. Ez a személyforgalomra a vonatok menetidejének jelentős lerövidülése miatt ismét serkentőleg hatott.

Az ebenfurti vonalszakasz megnyitása napjától napi három vegyesvonatpár közlekedett Sopron és Ebenfurt között. A GySEV Győr és Bécs között közvetlen kocsikat állított forgalomba. Ezek jól szolgálták a császárváros felé irányuló személyforgalmat, noha a kedvező díjszabási könnyítések ellenére a GySEV nem versenyezhetett a rövidebb, közvetlen Győr–Bécs útvonallal³⁰.

A vasút megépülésével elsősorban a mezőgazdasági termékek szállítására volt hivatott. A GySEV a múlt században a magyar gabonaexportban jelentős szerepet játszott. A gabonaforgalom megkönnyítésére Győrben közvetlenül a gabonapiac mellé, majd később a Rába partján gabonarakodót és ahhoz szárnyvasútát építtetett (1891. május 1.).

Az osztrák Wittmansdorf-Sollenau-Ebenfurt vasútvonal 1883. augusztus 23-i megnyitásával a GySEV közvetlen kapcsolatba került a császári és királyi Osztrák Államvasutak hálózatával³¹. Ezzel a GySEV bekapcsolódhatott a nyugat-európai országok felé irányuló forgalomba és így eleget tehetett azoknak az elvárásoknak, amelyek kielégítésére a vasutat egyáltalán megépítették.

Az 1884-ben megkötött GySEV-MÁV-szerződés értelmében a GySEV vonatai közvetlenül bejárhattak a MÁV győri pályaudvarába. Ezzel 1885. január 1-jével megszűntek az időtrabló és körülményes Győr-GySEV és Győr-MÁV állomások közötti átmenetek. (1907. május 1-től a GySEV győri pályaudvarára és a MÁV-állomás között megépített újabb összekötővágány révén a GySEV személyvonatai saját állomásának érintése nélkül jártak be a MÁV győri pályaudvarába.)

Az Újszöny/Komárom és Budapest közötti vasútvonal³² megnyitásával (1884. július 15.) a vasúttársaság a Székesfehérváron át vezető kerülő út helyett közvetlenül kapcsolatba került magyar fővárossal. Ezek a közlekedésföldrajzi kapcsolatok elsősorban nem a GySEV helyi forgalmát növelték, hanem segítségükkel a GySEV a Nyugat-Európa felé irányuló forgalom egyik tényezőjévé vált³³.

A nyugat felé irányuló forgalom zavartalanabb lebonyolítása érdekében a vasút a lajtaújfalu állomástól az országhatárig (a Lajta-híd közepéig) vezető addig bérelt vonalrész 1891. július 1-jén megvásárolta a WPB-től.

A múlt század végén Moson-, Sopron- és Vasvármegyékben erőteljes mozgalom indult az ún. helyiérdekű vasutak létrehozására. Az 1891. november 9-én megnyitott Porpác-Pozsony vasútvonal (Szombathely-Pozsonyi HÉV), valamint az öt évvel később (1896. augusztus 1-jén) a forgalomnak átadott Pápa-Csorna közötti mellékvonal érintette a GySEV Csorna állomását. Egy másik tervezett vasút a MÁV Kis-Czell [*ma Celldömök*] állomásából kiindulva északi irányban haladva szelte át a termékeny Rábaközt, a hansági területeket, majd a Fertő tó keleti partján haladva a Fertőzugot, Mosonvármegyét és kapcsolatot teremtett Pozsonnyal és Béccsel is.

1896-ban a GySEV megvásárolta ennek az 1896. évi XXIX. törvényekben engedélyezett (1896. november 15.) Fertővidéki helyiérdekű vasútnak (FHÉV)³⁴ – a helyi tőkével társult Münchner Lokalbahn AG (Müncheni Helyiérdekű Vasút Rt.) kezében lévő – összes elsőbbségi részvényét³⁵. A FHÉV vonala Eszterháza [*ma Fertőszentmiklós*] állomáson keresztezte a GySEV Győr és Sopron közötti vonalát. Az önmagában gazdaságtalan helyiérdekű vasút részvényeinek megvásárlásával a GySEV saját vonalának forgalmát kívánta a FHÉV ráfivarozó tevékenységével tovább serkenteni. A 112 km hosszú vonal építését a GySEV felügyelete és irányítása mellett Polacsek Mihály építési vállalkozó kezdte meg 1896. november 28-án. A Fertő tó keleti partját érintő vasútvonalat egy évvel később, 1897. december 19-én nyitották meg a közforgalom számára. A megnyitás óta a FHÉV üzemét a GySEV látja el³⁶.

A Vas- és Sopronvármegyék egymásközi forgalmát lebonyolító FHÉV mellett szintén a GySEV üzemére gyakorolt kedvező hatást az 1897. december 18-án megnyitott Sopron-Pozsonyi HÉV és 1908. november 5-től a Sopron-Kőszegi HÉV is.

1898. május 1-jével a GySEV szerelvényei a Wien-Aspang Vasút (EWA) Ebenfurt és Sollenau pályaudvarai között is közlekedtek. Ettől a naptól kezdődően a GySEV közvetlen kocsikat járáthatott Győr-Sopron-Ebenfurton át Bécsbe, az EWA ottani pályaudvarára.

Sopron és Budapest között az első közvetlen vonat 1907. május 1-én közlekedett először; a menetidő 5 óra 20 perc volt.

Az I. világháború közvetlenül nem érintette a GySEV-et. A háborús éveket a polgári személyforgalom nagyfokú csökkenése mellett az Ausztria és Németország felé irányuló jelentős áruforgalom (hadtáp-szállítmányok), a nagyszámú katonavonat és a FHÉV-en a hadifogolyvonatok közlekedése (Boldogasszony [*ma Frauenkirchen*] határában a Monarchiának nagy hadifogolytábor volt) jellemezte. A forgalmi eszközök, a pálya stb. a háború éve alatt jelentős mértékben elhasználódtak.

Az I. világháborút követő Párizs környéki békék alapjaiban rázták meg a GySEV-et és a kezelésében álló Fertővidéki HÉV-et. Az antanthatalmak Ausztriával kötött és 1919. október 19-én aláírt békeszerződésének 320. paragrafusa kimondta ugyan, hogy a két önálló ország területére kerülő GySEV üze me egységes szervezet irányítása alatt marad, de az egy évvel később, 1920. június 4-én megkötött trianoni békeszerződés már arra kötelezte Magyarországot, hogy nyugati területeinek nagy részét adja át az újonnan létrejött Osztrák Köztársaságnak. Ezzel Északnyugat-Magyarország politika- és közlekedésföldrajzi egysége kettéhasadt. A döntés értelmében a GySEV vonalából 27 km, a FHÉV-éből pedig 45 km került Ausztriához. A GySEV vonalon az új határállomás Sopronkeresztes, volt hadiforgalmi kitérő, a FHÉV-en pedig Pomogy lett.

	Vonalhossz (km)	
	Magyarország	Ausztria
Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút	93,37	27,16
Fertővidéki Helyiérdekű Vasút	64,12	45,04
Nagyeceni vontatóvágány	2,15	
Összesen	159,64	72,20

A GySEV és a FHÉV az elcsatolt magyar területeken 1921. november második felében létrejött új 9. osztrák tartományban, Burgenlandban fekvő vonalainak ügyében a helyzet tisztázása és a forgalmi kérdések megnyugtató szabályozása érdekében a GySEV, az osztrák közlekedési minisztérium és az illetékes osztrák vasútigazgatóság képviselői 1921. december 2-án Bécsben tárgyalásokat folytattak. A tárgyalások eredményeképpen a magyar békeszerződés életbe lépését (1921. július 26.) és az Ausztriának ítélt nyugat-magyarországi területek immár hivatalosan is osztrák kézre kerülését követő többszöri hosszabb-rövidebb forgalom-szüneteltetés után a rendes forgalom a két ország között³⁷ 1921. december 19-én indult meg újra³⁸.

A GySEV és a FHÉV osztrák területre került vonalainak sorsa két évvel később, 1923 nyarán rendeződött végleg. Mindkét vasút osztrák vonali részének az osztrák állam 1923. július 24-ével megadta a működéshez szükséges hivatalos engedélyeket³⁹, amelyek az eredeti engedélyokiratoktól csak részleteikben tértek el.

A GySEV és a FHÉV osztrák vonalai ugyan a budapesti székhelyű részvénytársaság tulajdonában maradtak, de az új osztrák engedélyokirat értelmében osztrák jog szerinti magánvasutakká váltak.

Az új követelményeknek megfelelően, az osztrák engedélyokmány értelmében a GySEV jelentős szervezeti változtatást hajtott végre. A két vasút osztrák területen fekvő vonalrészének irányítására 1923. március 1-jével Burgenland fővárosában, Kismartonban [*Eisenstadt*] üzletvezetőséget létesítettek⁴⁰. (Az üzletvezetőség 1933. augusztus 4-ével települt át mai

helyére, a GySEV Wulkapordány állomására.) Az osztrák fővárosban pedig az ügyek gyors intézése érdekében képviselőket rendeztek be. A magyar vonalak ügyvitelét továbbra is a soproni székhelyű üzletvezetőség (ma igazgatóság) látta el; a vasút igazgatósága (ma vezérigazgatóság) pedig Budapesten maradt. A vasút összes járművének honállomása Sopron volt⁴¹; nagyjavításuk továbbra is a soproni műhely feladata volt. Az ausztriai vonalak utazószemélyzetét (mozdony- és motorkocsi vezetői, vonatvezetők, kalauzok, tolatószemélyzet, stb.) a mai napig a soproni fűtőház adja. Az osztrák üzletvezetőség rendelkezési joga csak az osztrák felségterületen lévő állomások és megállóhelyek, ill. az osztrák vonalak pályafelügyeletét ellátó személyzetére terjedt és terjed ki ma is.

A menetrendek kétnyelvűvé váltak, a járműveken (1924-től) megjelent a GySEV német neve: *Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn* (ROEE). Az osztrák vonalak mentén az állomások és megállóhelyek épületeire pedig német nyelvű névtáblák kerültek⁴².

Mivel a vasút műhelye, legnagyobb fűtőháza, vonatkísérő telepállomása Magyarországon maradt, a vontatási szakszolgálatot az osztrák vonalakon is a magyar üzletág alkalmazottai látták és látják el ma is⁴³. Ezzel szemben az állomási, pályafenntartási szakszolgálat az osztrák vonalrészén azóta is a helyi (osztrák) személyzet hatáskörébe tartozik.

1923. január 1-jével a GySEV átvette az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak (ACSEV) magyar felségterületen maradt vonalainak⁴⁴ üzemvitelét⁴⁵.

A két világháború közötti kiegyensúlyozott, gazdaságos üzemet elsősorban a motoros üzem bevezetése jellemezte. Az 1924/25. évi első próbálkozás⁴⁶ után 1928-ban már napi 8 motorvonatpár közlekedett a GySEV és a FHÉV⁴⁷ vonalain. (Ezzel a két vasút teljes személyforgalmának 52 %-át motorkocsik látták el!) 1932. április 1-től a GySEV motorkocsijai a BBÖ-vel együttműködve közvetlenül bejártak Bécsbe.

A jelentkező gépkocsiverseny ellensúlyozására a GySEV 1927-től saját autóbuszüzemet⁴⁸ hozott létre, és a teherautóverseny által elhódított szállítások visszaszerzése érdekében a Magyar Teherautófuvarozók Országos Szövetségének (MATEDSz) megalakulásával pedig 1933-tól saját teherautói járták a környéket.

Ausztria bekebelezése a Német Birodalomba⁴⁹, majd a készülődő II. világháború már 1939 késő nyarán éreztette hatását. Augusztus 28-ával megszűnt a közvetlen Sopron-Bécs gyorsmotorkocsi járat⁵⁰. A Német Birodalomba irányuló bauxit-, olaj-, ill.

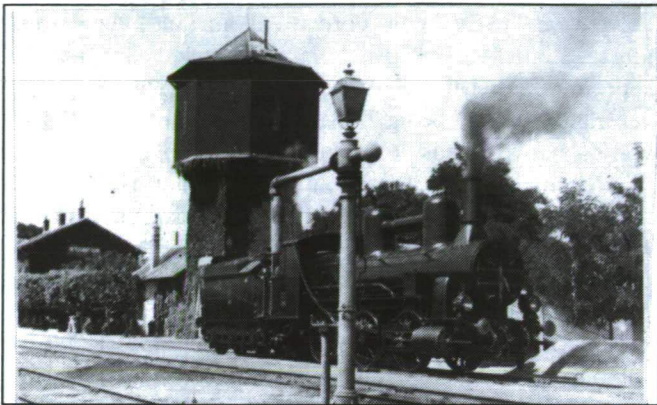
az onnan érkező szénzállítmányok jelentős részét sikerült a GySEV vezetésének saját vonalára terelnie, ami nem kevés bevételt jelentett a vasútnak. A forgalom csúcspontját 1943-ban érte el. A GySEV elavult, korszerűtlen mozdonyaival a forgalmat ellátni nem tudta, így 1944 elején volt osztrák mozdonyokat kölcsönzött a Német Birodalmi Vasúttól.⁵¹



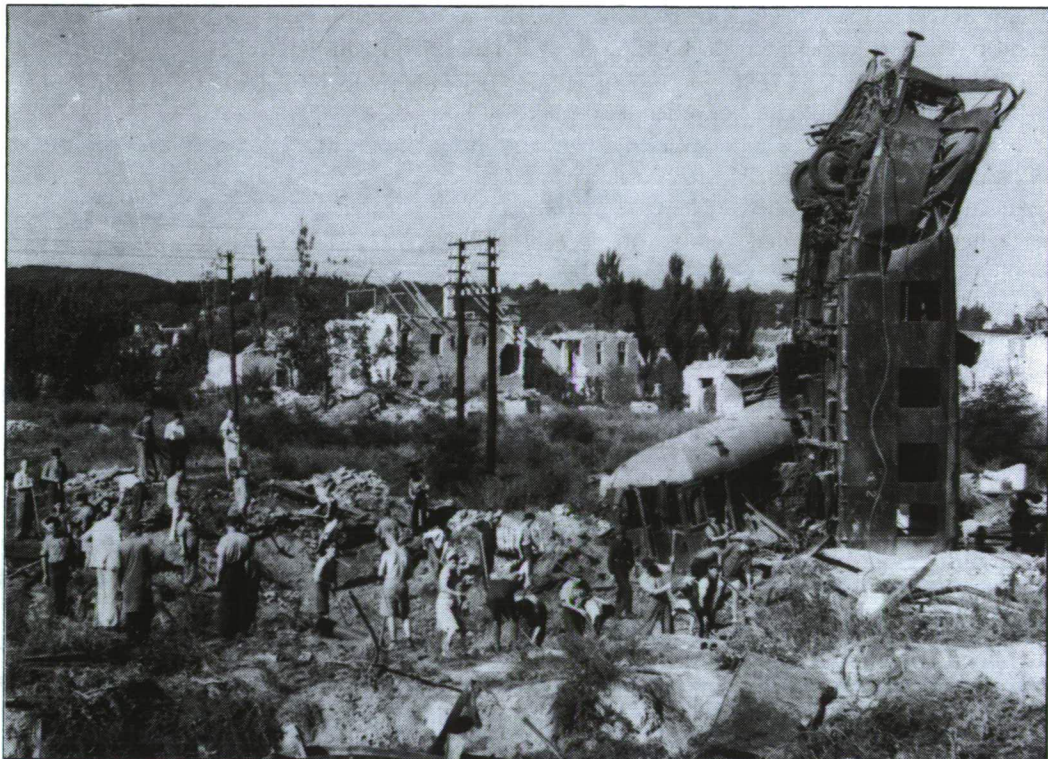
A GySEV autóbuszai

A hadicsелеkmények 1944. április 22-én érték el a vasutat: angolszász légierő Győr városának bombázása alkalmával a GySEV győri pályaudvarát is támadta. Az első soproni vasúti csomópontot érintő légitámadást (1944. december 6.: 78 bomba) a szovjet csapatok 1945. április 1-jei soproni bevonulásáig további kettő⁵² vasút elleni légitámadás követte. A GySEV és a FHÉV háborús kára 22 millió 1938. évi aranypengőt tett ki.⁵³

A háború utolsó napjaiban a FHÉV-en rendkívül nagy volt a forgalom. Az evakuáló szerelvények mellett jelentős élőállat és gabonaszállítmányok hagyták el nyugat felé az országot. Ellenkező irányba 1945. február 7-től a Sopron–Csorna–Pápa útvonalon utánpótlás, csapat és páncélosokat szállító szerelvények haladtak.



Az egyik osztrák eredetű 300-as tehervonati gőzmozdony Kapuvár állomáson, 1937 körül



Az állomás a 17 psz. motorkocsival a bombázások után (Fotó FINTA BÉLA)

A visszavonuló német és magyar robbantóalakulatok⁵⁴ által okozott pusztulás gyors helyreállításának volt köszönhető, hogy 1945. május 6-án megindulhatott a menetrend szerinti forgalom Sopron és Celldömölk között. Június 29-én már Csomáig jártak a személyvonatok és 1945. november 30-án járt be először GySEV-személyvonat Győrbe. Osztrák oldalon az első tehervonat 1945. december 22-én ért Ebenfurtba, az első személyvonat pedig 1946. március 4-én. Utolsóként 1946 június 4-én a FHÉV osztrák vonalrészén indult meg a forgalom.

A gazdasági élet vérkeringésének megindítását nagyban segítette az 1945. november 30-tól Sopron és Budapest között megindított gyorsmotorvonat összeköttetés és 1947. július 24-től a FHÉV osztrák szakaszán „Pusztta Expressz” néven közlekedő közvetlen gyorsmotorjárat Bécsbe.⁵⁵

G/10

Érvényes: 1945. július hó 15-ig.

Действительно по 15-июля 1945 г.**Igazolvány.****СПРАВКА**

Igazolom, hogy
 Hammer Ferenc
 állandóan a

 dolgozik, ezért más munkára
 igénybe nem vehető.

Дана настоящая справка гр
Ваммер Ференц
 в том, что он действительно работает на
железнодорожном
 предприятии (в учреждении) и на другие ра-
 боты мобилизации не подлежит.

Soproni katonai parancsnok:

Военный комендант г. Шопрон

Alezredes
 (Romanov)

Подполковник

(РОМАНОВ)

июнь 1945 г.

1945. május
 1945. j. 2.

Sopron szovjet katonai parancsnoka igazolja, hogy az igazolvány tulajdonosa vasutas. Az ilyen papírok se mindig segítettek, ha a szovjetek „alkalmi” munkásokat fogdostak össze.

A nagy pusztítást követő helyreállítási munkával a GySEV egyedül nem tudott megbirkózni. A vasúttársaság többszöri megkeresésére a magyar állam nyújtott pénzügyi és anyag formájában segítséget az újjáépítéshez.

A világnak a háborút követő két részre szakadása a GySEV-en is éreztette hatását. Csak a több évtizedes gyakorlatnak és a személyes ismeretségeknek volt köszönhető, hogy a negyvenes-ötvenes évek hidegháborús históriájában a súlyos politikai feszültségek ellenére is a GySEV és a FHÉV a határ mindkét oldalán megbízhatóan működött. A forgalom volumene

lassan ismét növekedni kezdett, amiben nem kis szerepet játszott az 1948-tól érvényes osztrák–magyar köteléki díjszabás is.

Az 1949. évi 20. számú törvényerejű rendelet ellenére a GySEV államosítására nem került sor; a GySEV és a FHÉV részvénytársasági formája megmaradt⁵⁶. Két évvel később, 1951. október 1-jével életbe lépett a GySEV és a MÁV között megkötött vontatási szerződés. Ennek értelmében a GySEV önálló soproni műhelye megszűnt, a GySEV és a FHÉV magyar vonalrészén a vontatást költségtérítés ellenében a MÁV vette át. Ugyancsak a MÁV vette át a járművek és a két vasút magyar vonalrészének pályafenntartási szolgálatát is⁵⁷.

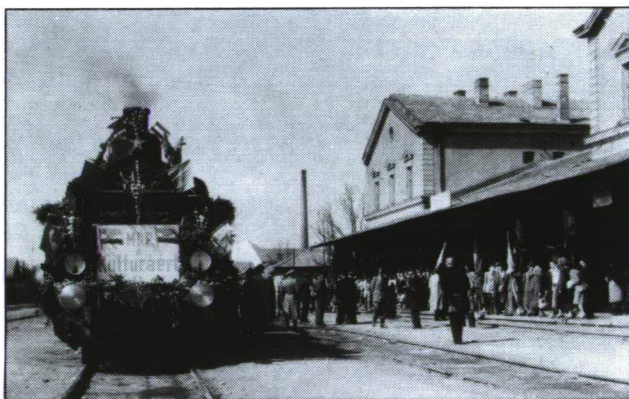
A sikeres vállalati üzletpolitika eredményeként a GySEV 1959-től könyvelhette el a ma is domináló tranzitforgalom beindulását.

A részvénytársaság sikereit figyelembe véve az osztrák és a magyar kormány meghosszabbította a GySEV 1969-ben lejáró engedélyokiratát. Az akkori magyar Közlekedési és Postaiügyi Minisztérium 1966. március 7-én 1989. december 31-ig, az osztrák Szövetségi Közlekedési Minisztérium pedig 1966. május 23-án 1987. december 18-ig hosszabbította meg a vasút működési engedélyét.

A részvénytársaság gazdasági tevékenységi körét a hetvenes évek elején jelentős mértékben bővítette. A vasút alapvető szállítási tevékenysége mellett 1973-ban a GySEV alapszabályainak módosításával (a két ország illetékes minisztériumai 1973. november 16-án hagyták jóvá) a vasúti tevékenységtől eltérő vállalkozásokba kezdett. A gazdasági eredmények további javítása érdekében a nemzetközi áruforgalomban jelentkező igények kielégítése érdekében Sopronban vámszabad területet hoztak létre (1990. április 1-től önálló „Raaberlag” Vámraktározási Igazgatóságként működik), „Raabersped” néven pedig nemzetközi szállítmányozási vállalat alakult.⁵⁸ Az idegenforgalom serkentése érdekében a GySEV Sopronban „Hotel Lokomotiv” néven szállodát építtetett (1973). Az 1977-ben létrehozott saját „Lokomotiv Tourist” utazási iroda⁵⁹ az utaztatás és a saját szálloda



Az újjáépített nicki Rába-hidat Rákosi és Sztálin arcképe díszíti (Fotó FINTA BÉLA)



„A GySEV MDP-dolgozóinak kultúrvonata” Sopron állomáson (Fotó FINTA BÉLA)

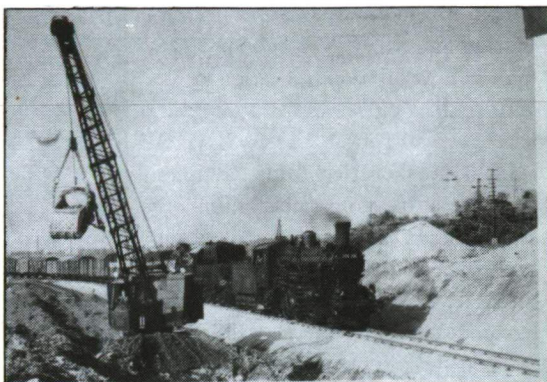
vendégekkel feltöltése mellett egy osztrák utazási irodával karöltve, Európa szerte ismertté és kedvelté váló ún. „Old Timer” vonatok közlekedtetését vezette be.⁶⁰

Több vendéglátóipari egység megnyitása mellett a GySEV második soproni szállodájának, a „Hotel Sopronnak” 1983. május 23-i megnyitásával ismét jelentős részt vállalt Sopron idegenforgalmának fejlesztéséből.

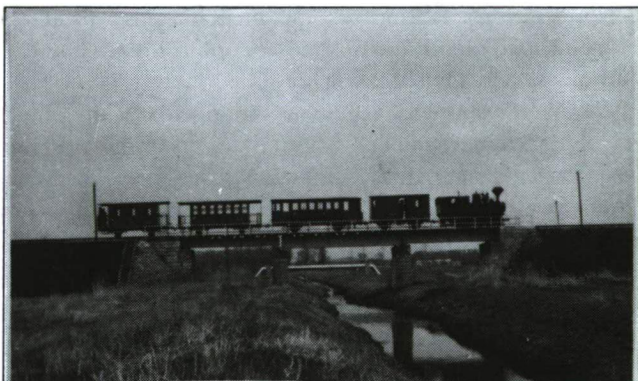
Az egyre fokozódó áruforgalom a GySEV osztrák vonalrészének pályarekonstrukciója nélkül elképzelhetetlen volt. Az 1970-es évek első felében megkezdett igen költséges pályakorszerűsítésre hivatkozva a GySEV 1975. szeptember 4-én az osztrák vonalrész 1987. december 18-ig meghosszabbított engedélyének újbóli húsz évvel való meghosszabbítását kérvényezte az osztrák államtól. Az illetékes osztrák kormánykörök tekintettel arra, hogy a GySEV beruházásának amortizációja 2007-ig fog eltartani, a magyar kormánnyal egyetértésben 1976. február 20-án ismét meghosszabbította a GySEV engedélykiratát; ez alkalommal 2007. december 31-ig.

Az 1960-as évek végét, az 1970-es évek elejét jellemző jelentős forgalomnövekedés, az egyre szaporodó szén-, koksza- és műtragyaforgalom az őszi hónapokban a repaforgalom beindulásával rendkívüli feladatokat rótt a vasútra. Megfelelő soproni pályaudvar hiányában a GySEV a vonatok előrendezésével, az egyes elegycsoportok különválasztásával, megfelelő előjelentési és forgalmi technológiával igyekezett segíteni a gondokon. A tranziteleggyel közlekedő vonatokat már Győrben különválasztották, majd ezeket Fertőszentmiklóson átrendezve már csak olyan elegy juthatott Sopronba, ami Ausztria felé kilépésre kész volt.

A végleges megoldást azonban csak a már több évtizede sürgetett soproni rendező pályaudvar megépítése jelentette. Az elképzelések szerint, a városfejlesztés szempontjait szem előtt tartva, a várostól délre épült fel az új rendező pályaudvar úgy, hogy köréje a város ipari üzemiei odatelephülhettek. Az ünnepélyes átadásra 1976. április 6-án került sor.



Pályakorrekció az 1966-évi töltéscsuszamlás után a Sopron előtti bevágásban
(Fotó FINTA BÉLA)



A vasút által a Közlekedési Múzeum számlájára üzemeltetett nagycenki Széchenyi Múzeumvasút első szakasza Fertőboz GySEV-állomás és a volt nagycenki cukorgyár közötti szárnyvasút nyomvonalán épült (1970. nov. 6.). A nosztalgia-szerelvény az Ikva hídján halad az András nevű mozdonyal. (a szerző felvétele)

Az új rendező pályaudvar átadása és a MÁV Sopron-Déli pályaudvarának és a Sopron-Déli-országhatár MÁV-vasútvonal 1976. május 1-jei átvételével Sopron vasútforgalma egységessé vált, egyben lehetővé vált, hogy a GySEV elavult, korszerűtlen, kis befogadóképességű soproni állomását átépítsék és a régi épület elbontásával új, a mai követelményeknek megfelelő felvételi épület épülhessen. A GySEV új vasútállomását Sopron városi rangra emelésének 700 éves évfordulója alkalmával 1977. július 11-én adták át.

1979. május 26-án közlekedett utoljára vonat a Fertővidéki HÉV Celldömölk–Fertőszentmiklós közötti magyar vonalrészén. Ez a szakasz az 1968. októberi közlekedéspolitikai koncepció és vasúti törvény egyik – azóta többszörösen megbánt – „áldozata” volt.

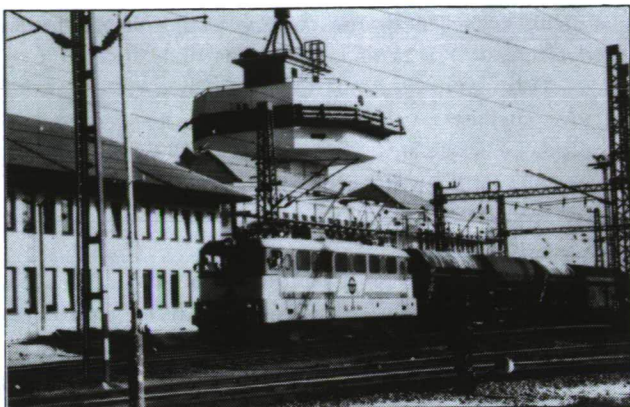
Az 1960-as évek elején jelentek meg a GySEV-en a nagyobb teljesítményű gőzmozdonyok és a motorkocsik mellett az első dízelmozdonyok. Az első traktíváltásra, azaz a menetrend szerinti gőzüzemű vontatásról dízelvontatásra áttérésre, az 1979. évi menetrend-változással egy időben került sor.⁶¹

Az 1970-as évek végére az addigi jelentős ütemű export-, import- és tranzitszállítások, a távolsági személyszállítás, a hivatás- és diákforgalom (munkás- és tanulóvonatok) növekedése megtorpant, stagnált. A szállítási költségek csökkentésére, a dízelvontatásnál felhasznált évi mintegy 4600 tonna gázolaj leépítésére, az áru- és személyszállítás minőségi mutatóinak javítására, az egyvágányú Győr–Sopron–Ebenfurt vonal szállítási kapacitásának növelésére és végül, de nem utolsósorban a környezeti ártalmak mérséklése érdekében, a GySEV vezetése a fővonal villamosítása mellett döntött.

A munkák elvégzése két ütemben történt. 1985. július 16-án kezdődtek meg a Győr és Sopron közötti magyar szakasz villamosítási munkái. Nem egészen két évvel később, 1987. május 25-én megtörtént a vonal feszültség alá helyezése. A végleges átadásra és a villamos üzem felvételére öt nappal később, 1987. május 30-án került sor.

A Sopron és Ebenfurt közötti vonalszakasz villamosítási munkái még ugyanebben az évben; július 7-én kezdődtek meg. A villamos üzem megnyitó szerelvénye nem egészen egy évvel később, 1988. május 27-én gördült végig a vonalon.

1988 őszén a GySEV az Osztrák Szövetségi Vasutakkal (ÖBB) karöltve sikeres intézkedést foganasított az évek óta csökkenő utasforgalom, a helyi érdekű vasútvonalak egyre növekvő veszteségeinek leküzdésére. A GySEV és a FHÉV 1988. szeptember 1-jével csatlakozott az osztrák közlekedési vállalatok díjszábási szövetségéhez (Verkehrsbund Ost-Region, röviden VOR). Az intézkedésekkel az ÖBB 6 kislevegalmú, eredetileg felszámolásra ítélt vasútvonalat, valamint egyidejűleg 14 autóbuszüzemet, köztük a saját gépkocsiüzemét is



A soproni rendező pályaudvar 1988. november nyolcadikán átadott új felvételi épülete a GySEV V43, 324 psz. villamos mozdonya által vontatott tehervonattal (a szerző felvétele)



A még feszültség alá nem helyezett vonalszakaszon M62 sor. dízelmozdony vontatja a hét darab MÁV-tól átvett V43-as villanymozdonyt Ikrény állomáson (a szerző felvétele)

bevonta az új díjszabási kötelékbe. Új, az utazóközönség érdekeit messzemenően figyelembe vevő menetrenddel kívánta az ÖBB és vele együtt természetesen a GySEV és a FHÉV is az évek során különböző okok miatt a vasúttól elpártolt utasforgalmat, elsősorban az osztrák főváros felé irányuló hivatásforgalom jelentős részét, a közúttól visszahódítani.

A GySEV és a FHÉV aktív és eredményes bekapcsolódásának előfeltétele volt a két magánvasút vonalait összekötő ÖBB-vonalon (a volt Sopron–Pozsonyi HÉV pályáján) egyes megállóhelyek megszüntetése, újak létesítése, valamint megállóhelyek áthelyezése. Emellett jelentős al- és felépítményi munkák elvégzésére is szükség volt a FHÉV vonalán. Itt ugyanis helyenként még az eredeti helyi érdekű vasúti szabványnak megfelelően (részben homokban) fektetett vágányok miatti sebesség- és tengelyterhelés-korlátozások okoztak alapvető forgalmi nehézséget. A pálya rekonstrukciójával a vonalra engedélyezett menetrend szerinti sebességet 80 km/óra-ra lehetett növelni. Az 1988. szeptember 1-jével bevezetett Pomogy és Bécs közötti átmenő sebesvonatok menetideje ezzel 21 perccel csökkent.⁶² Az intézkedések sikerét bizonyítja, hogy 1989. március 2-től a FHÉV vonalán a vonatokban futó személykocsik számát az állandó túlszűfolttság miatt szaporítani kellett.⁶³

A soproni rendező pályaudvar új felvételi épületének és hét új vágányának 1989. november 8-i átadásával lehetővé vált Sopron vasúti csomópont határforgalmi feladatának összevonása Sopron rendező pályaudvaron. Ettől a naptól kezdődően a GySEV–ÖBB és

Sopron-Déli-ÖBB irányú forgalmával kapcsolatos összes forgalmi, kereskedelmi ill. határforgalmi tevékenység a rendező pályaudvaron történik.

1990-ben a GySEV két és félmillió utas és több mint négy millió tonna áru szállításával ill. fuvarozásával sikeres évet zárt. Emellett a Raabersped közel egy millió tonna árut juttatott el a világ valamennyi földrészére. A GySEV árbevétele elérte a 6 milliárd forintot.

A kelet-európai országokban 1989/90 években bekövetkezett változások és ezzel a gazdasági élet várható fellendülése, valamint Nyugat-Európa földrészünk keleti államainak áruban és javakban nyújtandó segítsége, Jugoszlávia széthullása⁶⁴ és az ezzel járó embargó a GySEV-et és ezzel Sopront kelet-nyugat irányú áruforgalom „fordítókorongjává” tette. Ez mind a Raaberspedre, mind a vámraktározásra és az ezzel kapcsolatos tevékenységekre nagy feladatokat rótt. A szükséges alapfeltételek adottak; elkészült az új 14 500 m²-nyi fedett- és 140 000 m²-nyi nyitott alapterületű vámraktár, működik a GySEV konténerterminálja⁶⁵ és annak 40 tonnás portáldaruja⁶⁶ (1993).

A politikai helyzet változásával, a szögesdrót kerítés, a „vasfüggöny”, lebontásával az 1990. május 27-ével életbe lépő menetrendváltással megindult az 1955. május 21-e óta szüneteltetett Fertőújlak (akkor még Mexikópuszta) – Pomogy határátmenetben a menetrend szerinti személyforgalom. Ezzel a festői szépségű Fertő tó keleti partvidéke a magyar utasok számára napi négy vonatpár segítségével ismét közvetlenül elérhetővé vált.

1986-tól a soproni vasúti csomópont jelentősége mind az áru fuvarozás, mind a személyszállítás terén jelentős mértékben fokozódott⁶⁷. Egyedül az osztrák vonatok száma 1991 őszére a korábbi napi 10 vonatról 58-ra nőtt. A Wien-Kledering és a Villach-Süd rendező pályaudvarok megnyitásával a soproni állomáson kellett a korábban Ebenfurton vagy Wiener Neustadtban teljesített vonatrendezési munkákat elvégezni.

A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút a feladat megoldásához szükséges tőkét saját erőből, ill. a rendszerváltozás utáni magyar pénzüpiacról előteremteni nem tudta. 1992 tavaszán az osztrák Szövetségi Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az osztrák szövetségi Pénzügy-minisztériummal karöltve 129 millió Schillinget bocsátott a GySEV rendelkezésére a soproni személy- és rendező pályaudvar fejlesztésére.⁶⁸

Az osztrák kölcsönből első lépésként mintegy 13,1 millió Schillinges beruházással lehetővé vált a Nyugat-Európában napjainkban egyre inkább tért hódító kombinált forgalom (azaz kombinált – csereszkevényes – közúti és vasúti szállítás) feltételeinek megvalósítása is. A soproni rendező pályaudvaron 1993. június 25-től ideiglenes, míg 1994-től új vágányról indulhatnak a csereszkevényeket szállító vasúti kocsik.⁶⁹ 1994. november 28-tól a Soprontól mintegy 300 km-re fekvő ausztriai Wels központi ROLA⁷⁰ elosztó állomására már hetente hat alkalommal közlekednek főleg Kelet-Európából érkező ROLA-szerelvények.⁷¹

A veszteségeket veszteségre halmozó külgazdasági körülmények és az 1993-as esztendő dekonjunktuurája ellenére (a belföldi szállítás minimálisra csökkent, a GySEV klasszikus megbízói közül szinte egyedül csak a Petőházi Cukorgyár fuvaroztatott, a Szerbia elleni embargó – a Szerbián áthaladó irányvonatok elmaradása miatt – a GySEV-nek is milliós veszteségeket okozott) a tranzitforgalom elérte az előző évek szintjét. 1994. január 10-től heti öt alkalommal közvetlen tehervonatok indulnak fegyveres kísérettel görög ill. török városok felé. Ugyancsak ettől a naptól indult meg a kombinált fuvarozás Sopron és Nürnberg, valamint a romániai Pitesti között. Nem csekély bevételt jelent a németországi Bochum és a szentgotthárdi Opel-üzem közötti, Sopront érintő, alkatrészt szállító vonatok közlekedése.

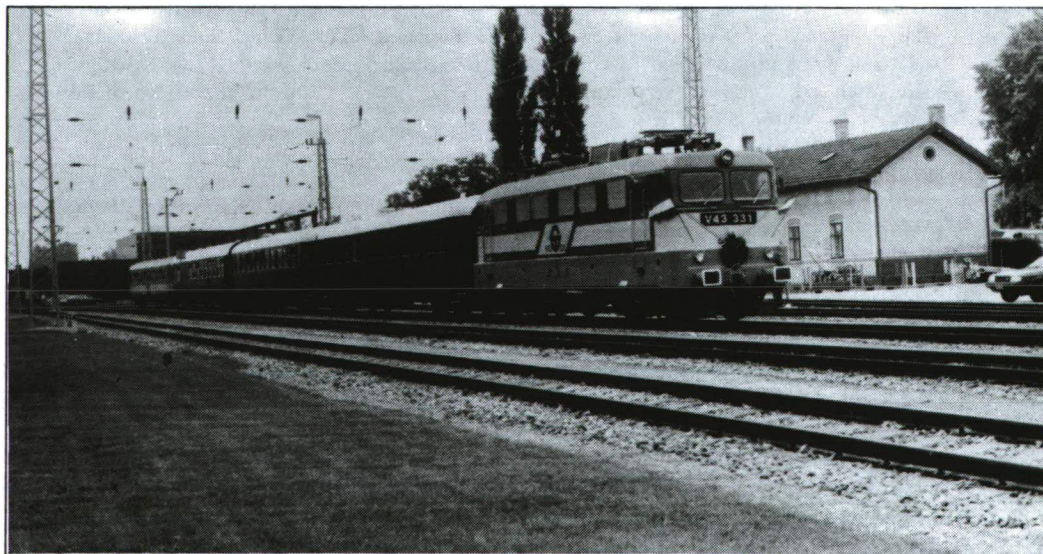
Már az osztrák kölcsönből megvalósuló beruházás 1997-re tervezett befejezése előtt ellentételezéseként a GySEV részvényeinek 1/3-a az osztrák állam tulajdonába került (ezek értéke megfelelt a beruházás első befejezett ütemének mintegy 66 millió Schillinges értékének). A GySEV 1995. május 23-i budapesti közgyűlésén az osztrák állam 25+1 szavazatnyi százalékos részesedést szerzett a részvénytársaságban. A magyar állam tulajdonában a részvények 67,5 %-a; 5,61 % a GySEV tulajdonában és a fennmaradó 1050 darab részvény (1,89 %) magánosok kezében van.

Ugyan ezen a közgyűlésen döntöttek a részvénytársaság alaptőkéjének 1 milliárd forintos megemeléséről. (1996. január 17-i állapot szerint a GySEV tőzrőstőke: 3 042 796 000 Ft; bemutatóra szóló részvények száma és névértéke: 55 627 db, ára 54 700 Ft.)

A minőségi személyforgalom fejlesztése érdekében 1995. május 28-tól napi három InterCity expresszvonatpár közlekedik Sopron és a magyar főváros között. A Budapest–Győr–Szombathely ill. –Sopron összeköttetést biztosító IC-k szétválasztására az amúgy is nagy forgalmú Győr helyett Csornán kerül sor. Szintén ettől a naptól érinti Sopront a Zürichsee EuroNight nemzetközi expresszvonat is. A belföldi IC-vonatokhoz a GySEV mintegy 300 millió forintért újítottatott fel vasúti kocsikat a Dunakeszi Járműjavítóban. A járműpark rekonstrukciójával⁷² egyidejűleg a GySEV-járművek megjelenése is megváltozott. A nyolcvanas évek végén bevezetett kék-sárga színezést a járművek zöld-sárga lakkozása váltja fel.

Az 1993-as megtorpanás ellenére a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút bízik a vasút jövőjében. 1994 végére a Győr–országhatár vonal teljes hosszában 54 kg/fm-es sínekkel átépítették, amelynek kilométerenkénti költségvonzata elérte a 60 millió forintot. A vasúttársaság 1994. évi adózatlan eredménye 128 millió forint volt.

A GySEV további fejlődését a Balkán, a Független Államok Közössége és Nyugat-Európa közötti útvonal gócponti helyzetében látja. A feladatok között a forgalom összehangolása, az irányvonatok racionális összeállítása, a gócpontok és a terminálok informatikai hálózatának fejlesztése fokozott nemzetközi együttműködést igényel.⁷³



Az ebenfurti vonal villamosításának elkészültekor Sopronból érkező különvonat (Fotó R. BEIER)

Válogatás a témával foglalkozó publikációkból⁷⁴

- ☐ *Kubinszky Mihály*: 100 éves a Sopron–Nagykanizsa vasútvonal. Közlekedési Közlöny, 1965/3.
- ☐ *Iff. Gonda Béla*: A hatvanéves Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 67(1936)/28.
- ☐ *Sternhart, Hans*: Die GySEV. Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte, 6. kötet. Verlag Josef Otto Slezak, Wien, 1966.
- ☐ *Lovas Gyula*: Kilencven éves a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút első koncessziója. Közlekedési Közlöny, 25(1969)/45.
- ☐ *Sternhart, Johann*: 100 Jahre Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn. Eisenbahn, 32(1979)/11.
- ☐ *Bahn im Bild*: Die Raab–Oedenburg–Ebenfurter Eisenbahn, 1–2 kötet. Verlag Pospischil, Wien, 1984.
- ☐ *Kerkápoly Iván*: Vasúti földrajz és történet. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Bp., 1943.
- ☐ *Újhelyi Géza*: A vasútügy története. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt., Bp., 1910.
- ☐ *Vörös László*: Magyar vasúti évkönyv (különböző évfolyamok). Kiadja Mihók Sándor, Bp.
- ☐ *Beöthy Leo*: Hivatalos statisztikai közlemények – Magyarország vasutai (különböző évfolyamok). Franklin Társulat Nyomdája, Bp.
- ☐ A Magyar Korona országainak vasútjai (különböző évfolyamok). A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Bp.
- ☐ *Lovas Gyula*: GySEV. (Kézirat.)
- ☐ GySEV üzletjelentések (különböző évfolyamok);
- ☐ GySEV üzemtörténeti gyűjtemény;
- ☐ *Tóth Sándor*: 90 éves a GySEV soproni igazgatóságának épülete. Kézirat.

Jegyzetek

1. A Magyar Középponti Vasúttársaság Pest és Vác közötti vonalszakaszát 1846. július 15.-én nyitotta meg.
2. A vasútvonalat ténylegesen megépítő Wien–Gloggnitzer Eisenbahn Gesellschaft (Wien–Gloggnitzi Vasúttársaság) 1845. febr. 4-én az osztrák területen fekvő Wiener Neustadt–Katzelsdorf szakaszra, míg a gróf Széchenyi István nevével fémjelzett Soproni Vasút Társaság pedig 1845. márc. 7-én a Katzelsdorf (az akkori osztrák–magyar határ) – Sopron közötti vonalszakaszra kapta meg az építési engedélyt.
3. A vonal forgalmát a Soproni Vasút Társasággal 1847. júl. 27-én megkötött megállapodás alapján a Wien–Gloggnitzi Vasút látta el saját járműveivel.
4. A Sopron–Bécsújhely vasútvonalat működtető Soproni Vasút Társaság 1846. márc. 28-án megtartott második közgyűlésén jegyzőkönyvbe foglalta az épülő vasútvonal Adria irányába történő meghosszabbításának szándékát.
5. A vasútvonalat végül az az 1858. szeptember 23-án létrehozott „Császári és királyi szabadalmaztatott déli állam-, lombard-velencei és közép-itáliai vasút társaság” (később Cs. kir. szab. Déli Vaspálya Társaság) építette meg, amely az állam által már 1853. okt. 1-jével megváltott, és a Südtliche Staatsbahnba (Déli Államvasút) beolvasztott Sopron–országhatár (– Bécsújhely) vasútvonalat is átvette.
6. Az Esterházy család kapuvári hitbizományi birtokát 1861-től bérlő Schulhof József a Mosonszentmiklóson működő cukorgyár 1864. évi bezárása miatt nehéz helyzetbe került. A cukorrépatermelésre berendezkedett vállalkozó, hogy gazdasága csődbe ne menjen, Frölich Móric vasúttépítési vállalkozóval 1864 augusztusában kért előmunkálati engedélyt Cenkig, ahol szintén működött cukorgyár. (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Österreich, 3[1864]/32. 1864. aug. 6.)

7. Tóth Ferenc (1870. ápr. 8.)
8. Wilhelm Frankfurter (1870. okt. 27.)
9. Földváry Miklós (1871. szept. 12.)
10. A két törvényjavaslatot 1872. márc. 14-én terjesztették be a képviselőház elé. Az eredetileg ötödik napirendi pontként kitűzött vita azonban elmaradt. „... ekkor jött közbe az 1869-72-iki országgyűlést oly szomorú emlékévé tevő baloldali bőbeszédűség s mind e törvényjavaslatok tárgyalás nélkül maradtak ...” (Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny – a továbbiakban KVKK – 4[1873]/3. 1873. jan. 16.)
Tárgyalására csak fél évvel később, a képviselőház 1872. szept. 17-i ülésén került sor. A Győr–Sopron–Ebenfurt vonalra vonatkozó javaslat a 15,3 földrajzi mérföld hosszúságú vonal „mértföldenkénti” költségét 700 000,- (összesen 10 725 000,-) forintban állapította meg (az 1872. évi XXVII. törvénycikkkel becikkelyezett engedélyokmány végül a vasút alaptőkéjét azonban 14 300 000,- forintban határozta meg). A törvényjavaslat már nem tartalmazott se állami hozzájárulást, se kamatgaranciát. „... Törvényhozásunk ugyanis mindeddig csakis olyan vasutakat engedélyezett, melyeket vagy maga az állam építtetett, vagy pedig magánosok, de kamatbiztosítás mellett. Ujabb időben a vasúti kamatbiztosítás súlya annyira terhelte az országot és a közhangulat annyira rongosolta e rendszert, hogy mind a kormány, mind a törvényhozás hajlott e rendszert elhagyni és azon elv vetődött felszínre, hogy egyenlőre az állam nem nyújt engedélyt, hanem csak oly vállalatoknak, melyek kamatbiztosítás nélkül képesek vasútépitésre ...” (KVKK 4[1873]/2. 1873. jan. 9.)
Az állam támogatásként csak az üzem első 30 évére volt hajlandó adómentességet biztosítani – (azaz a vasúttársaság nem tartozott az államnak se jövedelmi, se kereseti adót fizetni és a kötvények és részvények szelvényei 30 évig szintén adó-, bélyeg- és illetékmentesek voltak). (KVKK 3[1872]/15. 1872. ápr. 11.) A képviselőház után a törvényjavaslatok a vasúti kormánybizottság elé kerültek. A bizottság 1872. szept. 25-i ülésén a két vasútra vonatkozó törvényjavaslatot „... csekély, csakis stílárius módosításokkal elfogadta...”. (KVKK 3[1872]/40. 1872. okt. 3.) A szintén kedvező pénzügyi bizottsági jelentés alapján a képviselőház 1872. okt. 8-i ülésén emelte törvényerőre a törvényjavaslatokat. A KVKK 3[1872]/42. száma tartalmazza „a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig vezetendő I. rendű gőzmozdonyu vasút kiépítésére vonatkozó engedélyokmány.”
11. Az építést finanszírozó bécsi Wechsler Bank (Váltóbank) nehéz helyzete miatt. „... A bankok kénytelenek minden eszközüket saját létük fenntartására fordítani, szorult helyzetük az elvállalt építkezések fogyanatosítását lehetetlenné teszi ...” (KVKK 4[1873]/25. 1873. jún. 19.)
12. Az építkezés ütemére jellemző, hogy az építkezés megkezdésének havában a Győr–Sopron vonalszakaszon 10 256 napszámos 972 lóval és 618 taligával 460 m³ kő felhasználásával az alépítményi munkák 6,5 %-át elvégezte.
13. „... A kormány hajlandónak is nyilatkozott ... a pályaudvari építkezések körül az engedélyokmány bizonyos szabványait mellőzni ...” (KVKK 4[1873]/41. 1873. okt. 9.)
14. Eddig az időpontig 21 részvényes 8 378 312,- forint összegben 19 392 darab részvényt jegyzett. (Ungarisches Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt – a továbbiakban UCED – 6[1875]/6. 1875. febr. 7.) Az alakuló közgyűlésen egyben 5 817 000,- „össztrák értékű ezüstforintnyi” elsőbbségi kölcsönnek 200 forint névértékű „részletkötelezvények kibocsátása útján leendőfelvételét határozta el.” (KVKK 6[1875]/13. 1875. ápr. 1.)
15. A vonal 1875. nov. 28-ra tervezett műtanrendőri bejárására erős havazás és hófúvások miatt csak 1875. dec. 21–22-én került sor. A győri és a soproni vasútállomás, az állomások helyének késői megállapítása és a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt, a vonal megnyitásáig teljes egészében nem készült el. A vasúttársaság a vonal üzemeltetéséhez szükséges járműveket, valamint a szükséges hídpróbákat a hatósági bejárást közvetlenül megelőző napokban vette át, ill. végezte el. (UCED 6[1875]/51. 1875. dec. 19.) A 85,6 km hosszú vonalon összesen 8

- állomás ill. megállóhely létesült: Győr, Enese, Csorna, Kapuvár-Gartha, Eszterháza-fertő Szt. Miklós, Pinnye, Balf, Sopron. A vonal műszaki felülvizsgálatára 1876. júl. 11-én került sor.
16. Péchyújfalusi Péchy Tamás (1829–1897) valóságos belső titkos tanácsos, 1875. márc. 2. és 1880. ápr. 24. között közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszter, lemondása után a képviselőház elnöke.
 17. Az ünnepélyes megnyitásról színes beszámolót közöl többek között: Oedenburger Zeitung 9[1876]/2. 1876. jan. 5. „Die Eröffnung der Raab–Oedenburg–Ebenfurth Bahn”. A KVKK jogutódja a Vasúti és Közlekedési Közlöny – a továbbiakban VKK – 7(1876)/1. 1876. jan. 6.; Pester Lloyd [1876]/1. 1876. jan. 3. „Auf neuer Bahn”; Vasút 1876. jan. 9. „A győr–soproni pálya megnyitása”.
 18. A menetrend szerinti forgalom lebonyolításához jelentős járműpark állt a vasút rendelkezésére: 3 db személyvonati-, 5 db tehervonati mozdony, 3 db I./II. osztályú, 5 db II. osztályú, 8 db III. osztályú és 8 db IV. osztályú személykocsi, továbbá 5 db szolgálati-, 4 db posta-, 78 db fedett teher-, 46 db nyitott teher-, 21 db szénszállító-, 4 db szálfaszállító-, 2 db lőszállító-, 6 db szarvasmarha szállító- és 6 db sertésszállító kocsit.
 - Az első menetrend Győr és Sopron közötti napi két (vegyes) vonatpárjának Győrben közvetlen csatlakozása volt Székesfehérváron át Budapestre. A megnyitás havában a vasút a vonalon 9 373 fizetőutast és 3 387 kg árut továbbított. A vasút nyers bevétele a megnyitástól májusig napi átlag 758 forint és 46 krajcárt, júniustól átlag 582 forint 59 krajcárt tett ki.
 19. A GySEV Győrben az cs. kir. szab. Osztrák Államvasúttal és a Magyar Nyugoti Vasúttal, míg Sopronban a Déli Vasúthoz csatlakozott.
 20. 1885. október 1-jével települt át a GySEV üzletvezetősége Győrből Sopronba. Az üzletvezetőséget 1898-ban üzletigazgatósággá minősítették át. (MÁV Hivatalos Lap [1898]/7 1898. febr. 19.)
 21. Már 1875. nov. 28.-án megtartott közgyűlésen a felügyelőbizottság javaslatára a részvényesek döntöttek a vonal továbbépítéséről Ebenfurt irányába. (UCED 6[1875]/49. 1875. dec. 5.)
 22. A vasúttársaság 1879 februárjában kérelemmel fordult a közmunka és közlekedési m. kir. miniszterhez, hogy a Sopron–országhatár vonalrészét az „... építési költség lehetőmérséklése céljából...” az eredeti engedélyokiratban foglaltakkal ellentétben egyszerűbb kivitelben építhesse meg. A miniszter, ill. a kormány 1879. márc. 4-én a kért elvi építési engedélyt megadta.
 23. A vonal közigazgatási bejárására már egy hónappal később 1879. ápr. 3-án sor kerülhetett. A Sopron–országhatár vonal és a cukorgyári szárnyvonalak bejárást követően a tényleges építési engedélyt 1879. máj. 1-jén adta meg.
 24. A Sopron–Lajtaújfalui vonalon két közbelső állomás (Vulkapordány és Szárazvám) és két megállóhely (Kertes és Darufalva) létesült.
 25. Az 1872. márc. 20-án megnyitott Ebenfurt–Lajtaújfalui vonal (amely a lajtaújfalusi bányavasúton keresztül került kapcsolatba az osztrák vonallal) üzemvitelét a WPB költségére 1875. jan. 1-től a Déli Vasút látta el (lóvontatás). A GySEV vonalának megnyitásával az üzemvitel a WPB vonalszakaszon a Déli Vasút költségére a GySEV látta el.
 26. Ezek Vulkapordány állomásból ágaztak ki.
 27. A gyár kiszolgálására „Eszterháza-gyár” kiterő állomás létesült.
 28. „... A leobersdorf–benfurth–győri vonal a legrövidebb, leggyorsabb s egyszersmind legolcsóbb út is a gazdag termésű győri és soproni vidékekről, valamint mögöttük a Duna mindkét partján messze elterülő rónákról Európa összes nyugati országaiba. A nagy szállítmányok s ezek között különösen a felsorolt magyar területekről Felső-Ausztria, Csehország, Bajorország, Svájc és Franciaországba menő óriási mennyiségű gabona- és lisztküldemények most a Bécs-Újhely és Bécsen át vezető, sok időt és költséget igénylő kerülőúton szállítatnak, minek szüksége a szóban forgó vonal kiépítése után elesenék. Ezzel Magyarország terménykereskedelme versenyképesebbé és nyereségesebbé válna s a

soproni vidék cukoripara is sokat nyerne készítményeinek olcsóbb szállíthatása által a nyugati piacokra. ..." (Magyar Vasúti Évkönyv, 1880.)

29. 1883. okt. 15-i menetrendváltással.
30. Sopronból Bécsbe három útvonalon keresztül lehetett eljutni:
 1. Sopron–Ebenfurt–Pottendorf–Wien–Süd (A Déli vasút bécsi állomása):77 km;
 2. Sopron–Ebenfurt–Sollenau–Wien–EWA (A Wien–Aspang Vasút bécsi állomása):84 km;
 3. Sopron–Wiener Neustadt–Baden–Wien–Süd:85 km.
31. A vasútvonal megnyitásának napjával a GySEV a Lajtaújfalu–országhatár vonalszakaszt a lajtaújfalusi felvételi épülettel együtt haszonbérletbe vette.
32. A GySEV vonalának Győr–Bánhida–Buda irányban történő továbbépítése tárgyában Erlanger már 1872-ben előmunkálati engedélyért folyamodott a kormányhoz, amit 1872. nov. 15-én – szinte egyidejűleg a Wiener Commercialbankkal (Bécsi Kereskedelmi Bank), amaz 1872. nov. 8-án – meg is kapott. 1880-ban a GySEV ismét előmunkálati engedélyt kért a vonalra, de 1881-ben már kormányszintű döntés született a vonal MÁV által történő megépítéséről.
33. A GySEV vonalán át a Budapesttől az osztrák k. k. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn (cs. kir. szab. Erzsébet Császárné Vasút) St. Pölten állomásig vezető vasútvonal mintegy 40 km volt rövidebb, mint a Bécsen keresztül St. Pöltenig vezető vonal. *„... E vonal létesítésével nemcsak Budapestnek, hanem az egész tiszai vidéknek kivitele teljesen független ... az osztrák államvasút befolyásától ...*" Magyar Vasúti Évkönyv, 1880.
34. Alakuló ülés: 1897. márc. 31., Budapest.
35. A német céget az újjászervezett Budapesti Bankgyesület Rt. képviselte, amelynek elnöke az a Szentmártoni Radó Kálmán volt vasvármegyei főispán lett, akit 1895. jún. 18-án a GySEV közgyűlése a leköszönő Erlanger Viktor helyett a részvénytársaság elnökének megválasztott.
36. A GySEV és a FHÉV a *„...fertővidéki helyi érdekű vasút kisczell–párrndorfi vonala üzletének kezelése..."* tárgyában 1897. márc. 31-én megkötött megállapodását a kereskedelemügyi miniszter 1897. ápr. 13-án hagyta jóvá. Jelenleg az 1986. nov. 21-én Párhagenben megkötött és a magyar Közlekedési Minisztérium, ill. az osztrák Államosított Ipar és Közlekedési Minisztérium által jóváhagyott Üzemviteli Szerződés szabályozza a GySEV és FHÉV kapcsolatát.
37. Az 1921. dec. 6. és 7-i győri osztrák és magyar vasúti egyeztető tárgyalások alapján.
38. Magyarország és Ausztria közötti vasúti forgalommal kapcsolatos jegyzőkönyvi megállapodást (*Jegyzőkönyvi megállapodások*), amely a két ország közötti zavartalan vasúti átmenetet volt hivatott biztosítani, 1922. jan. 19-én írták alá. Az ideiglenesnek szánt megállapodást 8 évvel később, a Budapesten 1930. jún. 30-i megtartott államközi egyeztetés (*Jegyzőkönyvi megállapodás, mely Budapesten az 1930. évi június hó 30-án a Sopron városon és vidékén át irányuló vasúti forgalom szabályozása tárgyában létesített*) 1931. évi törvényerőre emelésével (1931. évi XXIII. törvény) rendezték véglegesen.
39. BGBl. Nr. 386–387/1923 (BGBl. = Szövetségi Törvénytár).
40. Az üzletvezetőség alá először csak az (Ebefurth)–Neufeld–Sopron vonal tartozott, mivel az Osztrák Szövetségi Vasutak (BBÖ) a FHÉV általa kezelt Neusiedl–Párhagen szakaszát csak 1923. aug. 1-vel adta vissza a GySEV-nek. Az osztrák hatóságokkal való közvetlen kapcsolattartás érdekében a GySEV 1926-ban Bécsben képviseletet nyitott.
41. Ez az állapot 1996. jan. 8-val, a GySEV osztrák hitelből finanszírozott osztrák gyártmányú legújabb motorkocsijának átvételével megváltozott. Az 5047 501-1 pályaszámú motorkocsi és a szintén osztrák hitelből felújított néhány, Bécsbe is bejáró személykocsi honálomásaként Wulkaprodersdorf szerepel. Ennek inkább politikai, mint műszaki oka van, hiszen a wulkaprodersdorfi fűtőházat a gőzmozdony-trakció megszüntése után, még a nyolcvanas évek elbontották.
42. A GySEV és a FHÉV vonalai mentén fekvő települések magyar (korabeli) és német neve:

A település	magyar neve	korabeli neve	német neve
GYŐR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT			
magyar vonal	Győr Ikrény Rábapatona Enese Köny Bágyogszovát Dör Csoma Farád Rábatamási Szárköld Veszvény Kapunvár Vitnyéd-Csermajor Fertőendréd Petőháza Fertőszentmiklós Hegykő Pinnye Hidegség Fertőboz Balf Nagycenk Sopron	Bágyog Tamási Kapunvár + Gartha Vitnyéd Eszterháza Cenk	Raab Holling Wolfs Großkendorf Ödenburg
osztrák vonal	Sopronkertes Darufalva Vulkapordány Szárköld Lajtaújfalu Ebenfurt		Baumgarten Draßburg Wulkaprodersdorf Müllendorf Neufeld an der Leitha Ebenfurth
FERTŐVIDÉKI HELYÉRTÉKŰ VASÚT			
magyar vonal	Celldömök Vönöck Kemenespuszta Kenyéri Nick Rápcelak Rápceszemere Iván Pusztacsáld Fertőszentmiklós Fertőszéplak-Fertőd Sarród Fertőújlek	Kis Czell Rábakecskéd Sopron-Iván Eszterháza Széplak Mekszikópuszta, Mexikó	Klein Zell
osztrák vonal	Pomogy Valla Mosonszentandrás Boldogasszony Barátfalu-Féltorony Gálos Védeny Nezsidler	Barátudvar	Pamhagen Wallem am See St. Andrä im Burgenland Frauenkirchen Mönchhof-Halbtum Gols Weiden am See Neusiedl am See

43. A Sopron-Kőszegi HÉV vontatási szolgálatát 1923 és 1931. máj. 14. között szintén a GySEV látta el.

44. Szeged-Mezőhegyes-Battonya, Mezőhegyes-Kétegyháza és Kétegyháza-Elek.

45. A román területre került vonalak az azokat 1923. febr. 1. óta kezelő Román Államvasutak (CFR) tulajdonába kerültek. *„Az aradi és csanádi egyesült vasutak magyar vonalai részére a magyar és a román kormány között létrejött megállapodás alapján a folyó évi [1927] február hó 5-én tartott alakuló közgyűlésen külön részvénytársaság alakult, melynek címe: 'Szeged-csanádi vasút részvénytársaság' ...”* (A GySEV és az ACsEV magyarországi vonalainak hivatalos lapja (1927)6 1927. febr. 12.)
A Szeged–Csanádi Vasút részvénytársaság [a továbbiakban: SzCsV] működését a m. kir. ker. miniszter 1927. jún. 23-val engedélyezte. (A GySEV és az Acsev ... hivatalos lapja [1927] 1927. júl. 30.)
46. 1925. febr. 1. és júl. 21. között két 8 személyes sínautó (S1 és S2) közlekedett menetrend szerinti forgalomban Sopron és Győr között. 1925. júl. 22.-től helyettük két Ganz gyártmányú sínautóbusz (M1 és M2) közlekedett ugyanebben a viszonylatban.
47. Az alacsony üzemköltséggel járó motoros üzem sikerén felbuzdulva 1926-ban 50 férőhelyes Ganz-motorkocsikat és pótkocsikat (M11 és M12 ill. Mpl11 és Mpl12) szerzett be a GySEV, amelyeket 1927 és 1928-ban továbbiak követtek.
Menetrend szerinti motorkocsi közlekedés:
– 1926. máj. 25.: Sopron–Eszterháza–Celldömölk;
– 1927. aug. 1.: Sopron–Ebenfurth;
– 1928. máj. 15.: Sopron–Győr;
– 1928. okt. 1.: Eszterháza–Neusiedl–Parndorf (FHÉV osztrák vonalrészre).
48. A GySEV 1928-ban megszerezte az Ebenfurth–Eisenstadt közötti autóbusz-közlekedtetés jogát, majd 1931. okt. 15-től a Magyar kir. Posta által felhagyott Sopron–Süttör autóbuszjáratot indította be ismét. Az 1932. nov. 20-án megnyitott 20 km-es Kapuvár–Beled járatnál a GySEV 8 autóbuszának járáshossza 65 km-t tett ki.
A GySEV autóbuszüzemét 1948-ig tartotta fenn. A járműveket a szolnoki közlekedési vállalat vette át. Az utolsó három teherautótól a GySEV alkatrészhiány miatt 1951-ben vált meg.
49. Anschluss, 1938. március 13. Az Osztrák Szövetségi Vasútak (BBÖ) 5 nappal később, március 18-val beolvadtak a Német Birodalmi Vasutakba (DRB).
50. Lengyelország váratlanul gyors lerohanása, Anglia és Franciaország tétlenkedése (dacára az 1939. szept. 3-i hadüzenetnek) következtében szinte békebeli viszonyok jellemezték 1939/40 fordulóját. 1940. jan. 21-től (jún. 27-ig) ismét naponta két átmenőmotorkocsi járat közlekedett Sopron és Bécs között.
51. A GySEV a Sopron–Ebenfurth vonalra 1944 tavaszán 2 tehervonati, 1944. aug. 1-től egy személyvonati és 1944. nov. 7-től további két tehervonati (összesen 5 db) mozdonyt bérelt.
52. 1945. febr. 21.: 36 bomba; 1945. márc. 4.: 93 bomba.
53. A GySEV 1945. jan. 1-i 33 darabos mozdonyállagából bombatámadás, robbantás és „vonatból kilövés” következtében megsérült 14 darab mozdony. Ebből 8 darab mai szóhasználatnál „totálkáros” volt; 6 darabot pedig újra lehetett építeni.
54. A vasúti pálya és a járművek rombolására 1945. márc. 25. és 31. között került sor.
55. Megszűnt: 1949. máj. 18.
56. A GySEV főrészvényesei a részvénytársaság megalakulásától kezdődően a frankfurti Erlanger & Fiai Bankház, ill. ennek ügyfelei voltak. Az Erlanger-bankház megszűnte után a részvényeket a Dresdner Bank frankfurti fiókja, ill. több berlini és frankfurti bankház vette át. Az első világháborút követően a GySEV részvényeinek nagyrésze (mintegy 25 000 db) az amszterdami Centrale Bank voor Spaarwegen (háborús jóvátétel), míg kisebb hányada német kézben volt.
A magyar állam 1945 és 1948 között a Kaposvár–Mocsoládi HÉV közvetítésével megszerezte a GySEV részvényeinek mintegy 40 %-át. Az állami részvénytöbbség biztosítása érdekében 1948 körül az állam külföldi, főleg svájci kézben lévő részvényeket vásárolt (16 %). Végül 1950-ben megvette a szovjet államtól azt a 40 % körüli részvénytöbbséget, amely eredetileg német

tulajdonban volt, és amelyet a Szovjetunió jóvátétel címén szerzett meg. Ezzel a magyar állam a GySEV részvények 96 %-ának polgári jogi jogcímen lett tulajdonosa. (Szakvélemény a Győr-Sopron-Eebenfurti Vasút jogi státuszának rendezéséről és ausztriai működésének kiszélesítési lehetőségeiről. 1969. febr. 26.)

1950. szeptember 28-án ugyan bejegyezték a budapest cégbíróóság 40.573 sz. lapjára, hogy a GySEV „Állami vállalat. Átadatott a Pénzügyminisztériumnak.” A GySEV azonban csak 20 napig volt állami tulajdonban. 1951. október 19-én a 14.190/1950 sz. alatt újabb bejegyzést eszközöltek: „A Közlekedési és Postaügyi Miniszter 1950. október 11.-én kelt 0.881/5/1950. biz. sz. határozata alapján a cégjegyzék továbbvezetését rendelte el.”

57. A GySEV 1992. szept. 1-vel saját hatáskörébe visszavette a magasépítményi, távközlési és biztosító-berendezési szakszolgálatot. A gépészeti szakszolgálatot 4 hónappal később, 1993. jan. 1-vel vette vissza a MÁV-tól, azaz megszűnt Sopronban a MÁV Vontatási Főnökség. A kocsijavítás az egyedüli tevékenység, amit a GySEV a MÁV részére Sopronban végez. A MÁV Szombathelyi Területi Igazgatóság soproni érdekeltsége a pályafenntartási tevékenység kivételével ezzel megszűnt.
58. A Raabersped 1992. júl. 1-én „Raabersped Nemzetközi Szállítványozási Kft.” néven a GySEV Rt.-ből kivált.
59. Az utazási iroda létrejöttkor az első komoly vetélytársa volt az IBUSZ és a Coopurist utazási irodáknak. A Lokomotiv Tourist budapesti irodája „Locomotiv Travel Kft.” néven 1993. okt. 1-vel a GySEV Rt.-ből kivált.
60. 1991. jan. 1-ével létrejött az önálló Raabergast Idegenforgalmi és Vendéglátó Igazgatóság.
61. A FHÉV teljes dízelítése 1980 januárjában fejeződött be. A GySEV teljes vonalhálózatán a menetrend szerinti gőzvontatás 1982. jan. 20-án fejeződött be.
62. 1994-ben a GySEV a Fertővidéki HÉV vonalának villamosítása ügyében megkereste a burgenlandi tartományi kormányt. Az elképzelés szerint mintegy 198 millió Schillings beruházás keretében 5 lépcsőben 1999-ig villamosítanák a FHÉV-et.
63. Míg az 1980-as évek elején éves szinten mintegy 80-90 ezer utas vette igénybe a GySEV ausztriai vonalait, addig 1993 decemberében az egymilliomodik utast köszönthette a vasúttársaság abban az évben.
64. A háborús cselekmények miatt a nyugat-európai vendégmunkások hagyományos Ausztria-Jugoszlávia-Görögország-Törökország útvonala is megváltozott. A soproni és a Sopron környéki határátkelő tehermentesítése érdekében 1993. máj. 29-től FHÉV Frauenkirchen, majd a változatlan boszniai helyzet következtében 1995. máj. 27. óta a GySEV Pinnye állomásáról indulnak kimondottan külföldi vendégmunkásokat és járműveiket szállító autós vonatok a Balkán felé.
65. A konténerterminál létrehozásában közrejátszott az a tény is, hogy az irak-iráni háború idején a GySEV 700 darab megrongált konténert tárolt.
66. Raaberfreight néven konténerszállítványozó és Raabertrade Export-Import néven külkereskedelmi tevékenységet folytató önálló kft-k jöttek létre. 1993-ban a baseli székhelyű Intercontainer-Interfrigo (ICF) 40%, a GySEV 24 % és a MÁV 36 % részesedéssel létrehozta a magyarországi konténerforgalom irányítására hivatott Pannoncont céget. 1993. szept. 23-tól a Hamburgi Kikötő és Raktár Rt. közreműködésével létrehozott Hansa-Hungaria-Container-Express (HHCE) felügyelete mellett hetente 2 konténervonat közlekedett Sopron és Hamburg között. 1994-ben a kontérvonatok száma heti háromra nőtt. A Magyarország egész területét átfogó szolgáltatást a Budapest-Józsefvárosi terminál technológiai gondjai akadályoztatják.
67. 1992-ben a GySEV a 41. legjobb eredményt elérő magyar vállalkozás volt.
68. A kölcsön megítélésében nem kis szerepet játszott az is, hogy a soproni pályaudvarok bővítésével, modernizálásával az osztrákok saját közforgalmú utajaikról remélték a

teherforgalom egy részét vasútra terelni, ill. a GySEV kapacitásának növelésével saját csatlakozó Wien, ill. Deutschkreuz irányú ÖBB-vonalak forgalmát remélték növelni. (Ez volt az első alkalom, hogy az osztrák szövetségi költségvetésből tőkét helyezzenek ki külföldre.)

A „Keleti határövezet beruházási program” első üteme 1994. szept. 30-án, a részben átépített soproni állomás ünnepélyes átadásával zárult.

69. Az 1994. máj. 20-án átadott konténerterminállal a nyitott tárolókapacitás 6 ezer m²-rel kerekén 200 ezer m²-re növekedett. Az új 480 méteres ROLA-vágányon évi 11 400 kocsizozgatása vált lehetővé. A terminálon egyszerre 1400 konténert, ill. csereszekrényt lehet tárolni.
70. ROLA (*Röllende Landstraße*) ~ gördülő országút
71. A kombinált-, ill. a ROLA-forgalommal a GySEV éves szinten mintegy 50-70 000 t áru visszaszerzését célozta meg a közúttól. 1995 tavaszától „Magyar Expressz” néven irányvonat közlekedik a Budapest–Sopron–Rotterdam útvonalon.
72. Az M 44 sorozatú dízel-tolatómozdonyok motorikus rekonstrukciója 1995-ben kezdődött; az első új osztrák gyártmányú motorkocsi 1996. jan. 8-án érkezett.
73. 1995 tavaszán a GySEV tárgyalásokat kezdett az osztrák Közlekedési Minisztériummal 2000-ig tartó újabb beruházások finanszírozásáról.
74. A GySEV üzemtörténeti gyűjteményében, ill. a szerző tulajdonában lévő iratok nincsenek felsorolva ill. külön megemlítve. Az archív fotók a GySEV Üzemtörténeti- és a szerző magángyűjteményéből származnak.

